# BOLETIN OFICIAL

## DE LA REPÚBLICA ARGENTINA

AÑO II.—NÚM. 421 | BUENOS AIRES, DOMINGO 2 DE DICIEMBRE DE 1894 | Director: Angel Menchaca

Dirección y Administración: Balcarce 300


### ACUERDO DE CREACIÓN

**Artículo 1º En el «Boletin Oficial», que aparecerá diariamente en la Capital de la República, se hará la publicación oficial de las leyes, decretos, resoluciones, informes y demás datos que den á conocer el estado y movimiento de la Administración.**

**Art. 2º En el «Boletin» deberá publicarse asimismo todos los avisos del Gobierno.**

**Art. 3º El «Boletin» deberá hacerse circular convenientemente en todas las reparticiones de los tres poderes del Estado y se distribuirá en suficiente número de ejemplares, á los gobiernos de provincia, legaciones y consulados argentinos.**

**Art 4º Los documentos que en él se inserten serán tenidos por auténticos y obligatorios por efecto de esa publicación'**—*(2 de mayo de 1893.)*

### SUMARIO



# PODER EJECUTIVO

## Ministerio de Relaciones Exteriores

**Decreto declarando infestados los puntos denominados, Rezendo Cachoeiras, Volta Redonda, Queluz, Campo Bello y Borra do Pirahy en el Brasil, y sospechosos los puertos de Rio Janeiro y de Santos**

Buenos Aires, noviembre 30 de 1894.

En vista de lo solicitado por el Departamento Nacional de Higiene.

*El Presidente de la República*

DECRETA:

Artículo 1º Decláranse infectos los puntos denominados, Rezendo Cachoeiras, Volta Redonda, Queluz, Campo Bello y Barra do Pirahy, en el Brasil, y sospechosos los puertos de Rio Janeiro y de Santos.

Art. 2º Quedan sometidas las procedencias de dichos puertos á las medidas que establece el reglamento sanitario.

Art. 3º Comuníquese, publíquese y dése al registro nacional.

SAENZ PEÑA.
EDUARDO COSTA



## Ministerio de J. C. é I. Pública

SECCION TIERRAS Y COLONIAS

**Decreto aprobando el contrato celebrado entre la oficina de tierras y colonias y el señor Ramón Moyano por arrendamiento de 10.000 hectáreas de terreno en el territorio de la Pampa.**

Buenos Aires. noviembre 30 de 1894.

Encontrándose libre la tierra que solicita en arrendamiento el señor Ramón Moyano y de acuerdo con lo informado por la dirección de tierras y colonias,

*El Presidente de la República*

DECRETA:

Artículo 1º Apruébase, en todas sus partes, el contrato celebrado por dicha oficina y el señor Ramon Moyano, concediéndole en arrendamiento (10.000) diez mil hectáreas de terreno en el territorio de la Pampa, seccion XVIII, fracción A, lote numero (21) veinte y uno.

Art. 2º Vuelva á la dirección de tierras y colonias para la firma de las letras respectivas, y fecho, pase á la escribanía mayor de gobierno para la escritura correspondiente.

Art. 3º Comuníquese, publíquese y dése al registro nacional.

SAENZ PEÑA.
JOSÉ V. ZAPATA.

# CRONICA ADMINISTRATIVA

## Caja de conversión

En Buenos Aires á primero del mes de diciembre de mil ochocientos noventa y cuatro, reunidos en la Caja de Conversión los señores directores, gerente, contador, tesorero y secretario que firman, se procedió á destruir por el fuego la suma de *quince mil pesos* en billetes de emisión menor, cangeados y renovados al Banco de la Nación Argentina.

Los billetes quemados son de las leyes y tipos siguientes.

*Ley 4 de octubre de 1885*

20.000 billetes de 0.05 ......... $ 1000

*Ley 21 de agosto de 1891*

120.000 billetes de 0.05.......... $ 6000

*Ley 29 de septiembre de 1891*

60.000 billetes de 0.05.......... $ 3000
50.000 » » 0.10 ......... » 5000

250.000 » » ......... » 15000

Para constancia de lo que se deja expresado se levantó la presente acta por duplicado. — Luis P. Molina. — Plácido Marín, Juan Girondo, directores,—Carlos M. Marenco, gerente.—P. Heurtley, contador. — Juan Battaglini, tesorero.—Alfredo N, Birabén, secretario interino.

En Buenos Aires á primero de diciembre de mil ochocientos ochenta y cuatro, reunidos en la Caja de Conversión los señores directores, gerente, contador, tesorero, y secretario que firman, se procedió á destruir por el fuego la suma de doscientos noventa y cuatro mil pesos, en billetes de varias emisiones, recibidos por renovación.

Los billetes quemados, cuya clasificación queda especificada en planillas archivadas en contaduría son los siguientes:

*Ley 3 de noviembre de 1887*

41.301 billetes............. $ 233.148

*Ley 6 de septiembre de 1890*

2.689 billetes............ $ 50.178

*Ley 6 de octubre de 1891*

3.076 billetes............. $ 9.832

*Ley 29 de octubre de 1891*

1 billete............ $ 200

*Ley 8 de enero de 1894*

293 billetes............ $ 642

47.360 billetes............ $ 294.000

Para constancia de lo que se deja expresado se levantó la siguiente acta por duplicado.

Luis P. Molina, — Plácido Marín, — Juan Girondo,—directores.— Cárlos M. Marenco,—gerente.—P. Heurtley, contador—Juan Battaglini, tesorero—Alfredo C. Birabén, secretario interino.

## Aduana de la Capital

Los derechos de aduana se abonarán al tipo de 362 %

ADMINISTRACIÓN DE RENTAS NACIONALES DE LA ADUANA DE LA CAPITAL

| | Curso legal | Oro |
|---|---|---|
| Entrada del dia 30 de noviembre de 1894............. | 38474 46 | 12372 15 |
| Total recaudado en el mes corrt. | 38474 46 | 12372 15 |
| Id en el mismo período del año anterior........... | 42921 46 | 44793 88 |
| Diferencia en favor del mes de nobre. del año 94 | — | — |
| Id id del 93....... | 4447 31 | 3242173 |
| Total recaudado en el transcurso del año corriente | 53786697 53 | 7330688 40 |
| Id en el mismo período del año anterior.............. | 63049452 48 | 5777101 17 |
| Diferencia en favor del año 94...... | | 1553587 23 |
| Id id del 93.. | 9262754 95 | |

# Congreso Nacional

## CAMARA DE SENADORES

**17ª sesión de prórroga del 1º de diciembre de 1894**

Presidencia del doctor Uriburu

SUMARIO:

I.—Asuntos entrados.
II.—Consideración del despacho de la comisión del interior modificando el proyecto en revisión que concede permiso al general Lucio V. Mansilla para construir un ferrocarril de circunvalación en la Capital. Se aprueba.

**Anadón**
**Barbeito**
**Bustos**
**De la Fuente**
**Doncel**
**Figueroa (B.)**
**Figueroa (F. C.)**
**Gálvez**
**García (P.)**
**García (F. L.)**
**Guiñazú**
**Igarzábal**
**Maciá**
**Mendoza**
**Mitre**
**Pérez**
**Tello**
**Yofre**

En Buenos Aires, á 1º del mes de diciembre de mil ochocientos noventa y cuatro, reunidos en el salón de lectura, el señor Presidente y los señores senadores al margen consignados, se abre la sesión con inasistencia de los señores del Pino, Gil, Irigoyen, Ortega, Paz, Sal, Tagle, Vidal y Zavalía con aviso; Echagüe, Güemes y Martínez con licencia.

Leída y aprobada el acta de la anterior de 24 del corriente (16ª de prórroga) se da cuenta de los

### I.

### Asuntos entrados

COMUNICACIONES OFICIALES

El Poder Ejecutivo acusa recibo del proyecto de ley que prórroga por ciento ochenta días, el término de las obligaciones en las provincias de San Juan y La Rioja.—Al archivo.

—La Cámara de Diputados comunica la sanción definiva de los siguientes proyectos de ley: 1º sobre auxilios á San Juan y La Rioja y 2º acordando moratorias al Banco Provincial de Córdoba.—Al archivo.

—La misma Cámara comunica la no aceptación de las modificaciones introducidas por el Senado al proyecto de ley de papel sellado para 1895.—A la comisión de presupuesto.

Mendoza, noviembre 21 de 1894.

*Al honorable Congreso de la Nación.*

Tengo el agrado de comunicar á V. H. que habiendo desaparecido los causales que motivaron el pedido de intervención nacional en el territorio de esta provincia, la honorable Cámara que presido, restablecida en el libre ejercicio de sus funciones, ha resuelto en sesión de esta fecha, solicitar el retiro de aquella peticion.

Dios guarde á V. H.—V. VILLANUEVA.—*O. Regual*, secretario.

SR. PRESIDENTE—Se acusará recibo de esta comunicación.

SR. IGARZÁBAL—Que pase á sus antecedentes; nada más.

SR. FIGUEROA (F. C.)—A la comisión de negocios constitucionales.

SR. PRESIDENTE—Creía que, retirada la petición, el proyecto que está á estudio de la comisión ya no tenía objeto.

SR. IGARZÁBAL—Perfectamente; la comisión tendrá en cuenta eso.

SR. PRESIDENTE—A sus antecedentes.

DESPACHO DE COMISIONES

La de legislación, en el proyecto en revision sobre creación de un consejo de instruccion secundaria.—A la orden del día.

—La misma comisión se ha expedido en el mensaje y proyecto del Poder Ejecutivo, pidiendo autorización para mandar ejecutar el terraplenamiento y adoquinado de las calles de acceso á la dársena y diques del puerto de la Capital.

—La de hacienda se expide en el mensaje y proyecto del Poder Ejecutivo, pidiendo autorización para invertir hasta la suma de $ 85.000 en los gastos que demande la renovación del mobiliario y la instalación de las oficinas de los tribunales.

—La misma se ha expedido en el proyecto de ley en revisión acordando moratorias á los Bancos Hipotecarios de Buenos Aires y Córdoba.

SR. PRESIDENTE—Estos despachos se imprimirán y repartirán. Se va á pasar á la orden del día.

### II

*Honorable Senado:*

La comisión del interior ha estudiado el proyecto de ley, venido en revision, por el cual se concede permiso al general Lucio V. Mansilla para construir un ferrocarril de circunvalación en la capital y por las razones que dará el miembro informante, aconseja presteis vuestra aprobación á dicho proyecto modificado en la siguiente forma. El artículo 4º en la siguiente forma:

Art. 4º De los terrenos que se ganen al río por obras que á su costo ejecute el concesionario, se le acordará en propiedad, hácia el costado Norte del puerto, el área suficiente para construir los depósitos y talleres de la empresa, según los planos que apruebe el Poder Ejecutivo y en toda la extensión de la ribera del río, hasta Belgrano, lo necesario para cuatro vías.

El artículo 6º en la siguiente forma:

Art. 6º El concesionario tendrá derecho de fijar sus tarifas en general; pero si el rendimiento de la empresa excediese de diez por ciento líquido, sobre el capital invertido, la Nación tendrá, á su vez el derecho de Intervenir para la rebaja de las tarifas, adoptando al efecto las medidas de fiscalización que conceptúe necesarias.

El artículo 13 en la siguiente forma:

Después de terminada la construcción de la línea á que se refiere el artículo 1º, el Poder Ejecutivo podrá contratar con la misma empresa, y bajo las condiciones antes establecidas, la construcción de un ramal que partiendo de la Floresta para el norte y para el sur, empalme con aquella en las inmediaciones de Belgrano y del Riachuelo, respectivamente.

El artículo 19 en la siguiente forma:

Art. 19 Si el concesionario no presentase á la aprobación del Poder Ejecutivo los estudios, especificaciones y planos definitivos dentro del plazo fijado en el artículo 12, el Poder Ejecutivo podrá declarar caduca la concesión. Si no se terminase la obra en el plazo que el mismo artículo establece, el Poder Ejecutivo podrá aplicarle una multa de cinco mil pesos pór cada mes de retardo. En uno y otro caso no será imputable á la empresa el retardo por caso fortuito ó fuerza mayor.

*El artículo 20 suprimido.*

Intercalar después del artículo 4º—con la numeración que les corresponda—los siguientes artículos nuevos:

Art. El concesionario podrá cerrar el circuito uniendo los extremos de la línea descrita en el artículo 1º—por medio de vías provisorias que recorrerán los terrenos del puerto, las cuales deberán ser levantadas cuando sean un inconveniente para la viabilidad, ó se haya resuelto la construcción de una estación central en dichos terrenos, sin que el concesionario tenga derecho á indemnización alguna. Los planos de estas vías provisorias serán presentados á la aprobación del Poder Ejecutivo.

Art. El Poder Ejecutivo podrá autorizar al concesionario para que construya en dichos terrenos del puerto una estación de pasajeros bajo las mismas condiciones establecidas en el artículo anterior, debiendo consultarse en este caso como en la construcción de las vías provisorias, las precauciones posibles para una fácil circulación en las calles de acceso al puerto.

Sala de la Comisión, noviembre 20 de 1894.

*Cárlos Doncel—A. del Pino.*

PROYECTO DE LEY

*El Senado y Cámara de Diputados:*

Artículo 1º. Concédese al señor Lucio V. Mansilla el permiso necesario para construir y explotar, por su cuenta, en el municipio de la Capital y con sujeción á las prescripciones de la ley general de ferrocarriles, una vía férrea de veinte y cuatro kilómetros de extensión, aproximadamente, que se denominará «Ferrocarril de Circunvalación» y que partiendo de los terrenos del puerto, en sus extremidades Norte y Sud, tomará rumbo en circuito y pasará por las inmediaciones de Belgrano, Chacarita, Caballito, Corrales y Barracas al Norte.

Art. 2º Las vías de este ferrocarril costearán la ribera del Rio de la Plata hasta Belgrano, según la demarcación del plano adjunto á la propuesta, dejando dentro todos los terrenos del Parque 3 de Febrero y no tendrán en toda su extensión paso á nivel alguno.

Art. 3º El concesionario tendrá derecho de empalmar sus vías con las del puerto y estación central, en identidad de condiciones que las demás empresas de ferrocarriles, pagando la tarifa que se establezca por este servicio.

Art. 4º De los terrenos que se ganen al río por obras que á su costo ejecute el concesionario, se le acordará en propiedad, hacia el costado Norte el área suficiente para construir los terraplenes para cuatro vías y lo que sea necesario para depósito y talleres de la empresa, según los planos que apruebe el Poder Ejecutivo.

Art. 5º Se autoriza al concesionario para atravesar con sus líneas los terrenos y caminos municipales, ya sea por medio de túneles, ya por viaductos ó puentes.

Art. 6º El concesionario tendrá el derecho de fijar sus tarifas en general, pero el rendimiento de la empresa, si excediese del seis por ciento líquido sobre el capital invertido, la Nación tendrá á su vez el derecho de intervenir para la rebaja de las tarifas, adoptando al efecto las medidas de fiscalización que conceptúe necesarias.

Art. 7º El Poder Ejecutivo intervendrá en la fijación de los derechos que las demás empresas actuales y futuras, tendrán que pagar por el uso de las vías del ferrocarril de circunvalación.

Art. 8º En caso de acórdarse en adelante á otra empresa una concesión semejante á la presente, la nueva vía no podrá establecerse, á menos de mil metros de distancia del ferrocarril de circunvalación.

Art. 9º La empresa deberá establecer trenes especiales para obreros ó empleados á horas convenientes de la mañana y de la tarde, los que recorrerán toda la línea y tendrán una tarifa mitad de la ordinaria.

Art. 10 Declárase de utilidad pública la expropiación de los terrenos de propiedad particular necesarios para esta vía, según los planos que apruebe el Poder Ejecutivo, y autorízase al consesionario para gestionar su expropiación por su cuenta, con sujeción á la ley de la materia.

Art. 11 La empresa estará exenta de todo impuesto nacional, conforme á los términos de la ley general de ferrocarriles.

Art. 12 El concesionario presentará á la aprobación del Poder Ejecutivo los estudios, especificaciones y planos definitivos, dentro de un año desde la promulgación de la presente y la vía deberá estar terminada treinta meses después de la aprobación de dichos planos.

Art. 13. Después de terminada la construcción de la sección á que se refiere el artículo primero, la empresa ampliará la línea con un nuevo ramal que partiendo de la Floresta por el norte y por el sur, empalme con aquella en las inmediaciones de Belgrano y del Riachuelo respectivamente.

Art. 14. La construcción de la vía se hará bajo la inspección técnica del Departamento de Obras Públicas.

Art. 15. La empresa tendrá su domicilio legal en esta Capital, y llevará su contabilidad en idioma nacional.

Art. 16. Al firmarse el contrato correspondiente, la empresa depositará en el Banco de la Nación á la orden del Poder Ejecutivo, cien mil pesos nacionales en fondos públicos ó dinero en efectivo, en garantía de la construcción de esta línea, y no podrá ser autorizada para retirar esta suma, sino cuando haya invertido doble cantidad en los trabajos correspondientes.

Art. 17. La Nación se reservará el derecho de expropiar esta línea, en cualquier tiempo, pagando su valor, más el veinte por ciento.

Art. 18. Las prescripciones de esta ley, no afectarán en manera alguna los derechos adquiridos por terceros.

Art. 19. Si el concesionario no cumpliera con lo establecido en el artículo doce, quedará caducada esta concesión, salvo caso fortuito ó de fuerza mayor.

Art. 20. Transcurridos noventa años, esta concesión pasará á ser propiedad del Estado.

Art. 21. Comuníquese al Poder Ejecutivo.

Dado en la Cámara de Diputados en Buenos Aires á 26 de septiembre de 1894.

FRANCISCO ALCOBENDAS.
*A. M. Tallaferro.*
Prosecretario

SR. PRESIDENTE—Está en discusión general.

SR. DONCEL—Pido la palabra.

Desde hace mucho tiempo, señor Presidente, es reclamada la modificación del sistema ferrocarrilero de la capital, no solamente para responder á las necesidades locales de la ciudad y generales del comercio, sino también para responder al desarrollo de los ferrocarriles de toda la República, al y ensanche y prolongación de estas mismas vias que diariamente llevamos á todos los rumbos y hasta los confines de la República.

Desde hace 25 años próximamente, no existe sino dos líneas que ponen en comunicación el puerto de la Capital con las poblaciones inmediatas á él y con los ferrocarriles que tienen su punto de arranque, su estación, en la Capital. Entre tanto, los ferrocarriles que sirven al movimiento comercial é industrial de la provincia de Buenos Aires y del interior, se multiplican y decuplican casi.

Estas dos vías, pues, no responden á las necesidades actuales del movimiento ferrocarrilero, y, á mas de eso, atravei-

san á nivel vías públicas muy transitadas, resultando un peligro constante para la población.

Respondiendo á esta necesidad se han presentado, desde años atrás, muchas propuestas para construir un ferrocarril de circunvalación ó metropolitano y la estación central en el puerto de la Capital.

Los poderes públicos se han preocupado también de esta necesidad; se han dictado leyes para construir la estación central y vías de acceso al puerto; se han hecho estudios, sin que hasta ahora se haya resuelto ninguno de los proyectos oficiales y particulares en ese sentido.

La comisión del interior se ha encontrado ahora en su cartera con el proyecto de ferrocarril ideado por el señor general Mansilla, sancionado por la Cámara de Diputados y que ha venido en revisión á ésta y con otra propuesta presentada por los señores Gartland y compañía.

A juicio de la comisión del interior, entre esas dos propuestas, debe ser preferida la que ha tenido la sanción de la Cámara de Diputados, por las razones que voy á exponer en seguida.

Comparadas las dos, desde luego la comisión se apercibió de esta diferencia capital, que la propuesta del los señores Garland y compañía, tenía como base fundamental de su negocio, la construcción de una estación central de ferrocarriles, siendo algo secundario el ferrocarril de circuito en la Capital; mientras que la propuesta del señor general Mansilla, tiene, como base, la construcción del ferrocarril de circuito, y como un accidente la de la estación central, á punto de que, en lo que se refiere á esta la propuesta del general Mansilla establece más ó menos lo siguiente: ó que el concesionario construya la estación, ó que el Poder Ejecutivo acepte un empréstito en dinero que ofrece para que se haga por cuenta del Gobierno.

De manera que no entra en el plan del negocio de esa empresa, la concesión de la estación central de ferrocarriles.

Por otra parte la propuesta de los señores Gartland y compañía respecto al desarrollo de la línea del ferrocarril de circuito, es casi una copia exacta del proyecto hecho por el departamento de ingenieros de la Nación, de manera que no es original de los empresarios, sino un trabajo especial con pequeñas variantes.

El circuito proyectado por los señores Gartland y compañía, es demasiado estrecho, mientras que la propuesta del general Mansila es sobre un trazado original, después de estudios bastante prolijos y calculados, para recorrer una gran extensión del municipio de la Capital por los terrenos más altos y más apropiados para llenar las necesidades de la población.

La línea propuesta por este señor, responde muy principalmente al empalme de todos los ferrocarriles en dicha línea; de manera que el negocio sería de peage de los trenes pertenecientes á las demás empresas; y tan es así, que una de las bases de la propuesta, á mi juicio, la capital, es la siguiente: Que una vez construída la línea se dicte por el Congreso una ley ordenando á las demás empresas que levanten las vías que á nivel llegan actualmente al puerto, quedando obligadas también á empalmar en la nueva línea; que la línea, tendrá la exclusiva para entrar y su negocio consiste en cobrar peage á las empresas.

La propuesta del general Mansilla no contiene base ninguna de esta naturaleza.

La sanción de la Cámara de Diputados contiene algunos detalles que podrían ser á juicio de la comisión del interior, un obstáculo para finalizar este negocio, y en ese concepto, la comisión propone modificaciones á la sanción de la Cámara de diputados.

La primera de las modificaciones que propone la comisión, es la siguiente: En el despacho de la Cámara de Diputados, en el artículo cuarto, se establece que «se acordará en propiedad al concesionario, hacia el costado norte el área suficiente para construir los terraplenes sobre cuatro vías y lo que sea necesario para depósitos y talleres de la empresa», sin expresar, con exactitud, en qué punto se ha de hacer esta concesión, cosa que, en concepto de la comisión, debería quedar establecida en la ley, para evitar dificultades ulteriores con las empresas y con el mismo Poder Ejecutivo, encargado de cumplir la ley.

Entonces, la comisión ha determinado con precisión, dónde han de ubicarse los terrenos concedidos para la estación y para el recorrido de las cuatro vías. Y así se consigna la modificación en el artículo cuarto proyectado por la comisión, en la forma siguiente: «Se le acuerda en propiedad, hacia el costado norte del puerto, el área suficiente para construir los depósitos y talleres de la empresa, según planos que apruebe el Poder Ejecutivo y en toda la extensión de la ribera del río hasta Belgrano, lo necesario para cuatro vías». De manera que es una modificación de forma.

La segunda modificación está en el artículo 6º. La Cámara de Diputados, en su adición, establece que el concesionario tendrá derecho á establecer las tarifas del ferrocarril; pero que, una vez que se acredite que el rendimiento del ferrocarril alcanza al 6 o/o del capital invertido, tendrá intervención el Poder Ejecutivo; lo que quiere decir que el Poder Ejecutivo podrá rebajarlas cuando el rendimiento exceda del 6 o/o. La comisión ha tenido presentes cláusulas exactamente iguales, contenidas en concesiones de esta naturaleza, y ha visto que en ninguna de ellas, se ha llegado á exigir como límite máximo de las utilidades de la empresa, el 6 o/o: se ha fijado en algunas concesiones el 12 o/o, en otras el 10 o/o. La comisión ha tomado la base mínima de concesiones anteriores, que es el 10 o/o; y lo ha hecho después de oír al empresario, que ha manifestado que sería esto una dificultad para llevar adelante el negocio, dados los telegramas recibidos de sus agentes en Londres. La comisión cree, por otra parte, que esto no es sustancial en una concesión; que las tarifas deben ser determinadas por el interés comercial de las mismas empresas; que á ninguna empresa le conviene elevar las tarifas á tal punto que sean una gabela para el comercio; porque hay solidaridad de intereses paralelos entre las empresas de ferrocarriles y el comercio.

Hay otra modificación de forma en el artículo 19, respecto á la pena en que incurrirá el concesionario, en caso de no cumplir los compromisos de su contrato. Es simplemente de forma. No considero indispensable entrar en explicaciones: si ellas fueran necesarias, en la discusión en particular las daré.

Por la sanción de la Cámara de Diputados, una de las extremidades de la línea, debe quedar al norte del puerto, y la otra al sud; aun cuando está facultada la empresa para empalmar sus vías con las de entrada al puerto, esto no importan cerrar la porque las vías centales del puerto no deben servir de tránsito á los trenes que no sean los que van directamente, al puerto á recibir ó entregar carga. Autorizar á una empresa para que use de las vías centrales para pasar del norte al sud del puerto, y que sus trenes sigan recorriendo la línea hacia afuera, importaría autorizar algo que sería un verdadero obstáculo para el movimiento comercial del mismo puerto.

Entonces, teniendo presente la comisión, que hay una ley del Congreso que autoriza la construcción de una estación central en los terrenos ganados al río, que fija qué extensión de terreno han de ocupar, en cualquier lugar, la estación y las vías de acceso, y teniendo en consideración que esta obra se ha de realizar más tarde ó más temprano, ha dicho la comisión que se puede autorizar á esta empresa, para que en ese terreno donde se ha de construir la estación central, se establezcan vías provisorias, á fin de cerrar así provisoriamente el circuito.

Esas vías se levantarán una vez que se resuelva el problema de la construcción de la estación central. Esta es una modifiación á la sanción de la Cámara de Diputados.

Otra modificación sustancial es la suspensión de un artículo del proyecto de la Cámara de Diputados, por el que se establece que después de transcurridos noventa años de entregada la vía al servicio público, ella, con todos sus accesorios, pase á ser propiedad de la Nación. Los señores senadores conocen esta cláusula de noventa años, agregada á cuatro ó cinco concesiones de ferrocarriles, y saben que aquéllo fué un verdadero obstáculo para el lanzamiento del negocio. En aquellos casos el Congreso volvió sobre sus pasos y derogó esta cláusula.

La comisión cree que no es equitativo consignar una cláusula de ese género en concesiones de esta naturaleza, por ahora, sobre todo, cuando es un grave problema el poder levantar capitales fuera del país, para realizar obras como esta.

Y lejos de poner obstáculos á los empresarios, los poderes públicos debían prestarles todas las facilidades posibles, conciliables con los intereses de la Nación. Si á la Nación le conviniese más adelante, adquirir la propiedad de obras de esta clase, justo es que lo pueda hacer por los medios establecidos en la constitución: por la expropiación.

Cuáles puedan ser los provechos que obtenga una empresa de este género, es un problema que tampoco es posible resolver ahora.

Creo que con lo dicho basta para fundar el despacho de la comisión.

—Se vota en general el proyecto y se aprueba.

Sr. Gálvez—Hago indicación para que se den por aprobados los artículos que no se observen.

Sr. Presidente—Si no hay observación, así se procederá.

—Se leen y aprueban los artículos 1º, 2º y 3º.

—Se aprueban los siguientes artículos propuestos por la comisión.

Art. 4º De los terrenos que se ganen al río por obras que á su costo ejecute el concesionario, se le acordará en propiedad hacia el costado norte del puerto el área suficiente para construir los depósitos y talleres de la empresa, según los planos que apruebe el Poder Ejecutivo, y en toda la extensión de la ribera del río hasta Belgrano, lo necesario para cuatro vías.

Art. 5º El concesionario podrá cerrar el circuito uniendo los extremos de la línea descrita en el artículo 4º, por medio de vías provisorias que recorrerán los terrenos del puerto, las cuales deberán ser levantadas cuando sean un inconveniente para la viabilidad, ó se haya resuelto la construcción de una estación central en dichos

terrenos, sin que el concesionario tenga derecho á indemnización alguna. Los planos de estas vías provisorias serán presentados á la aprobación del Poder Ejecutivo.

—Se lee:

Art. 6º El Poder Ejecutivo podrá autorizar al concesionario para que construya en dichos terrenos del puerto una estación de pasajeros, bajo las mismas condiciones establecidas en el artículo anterior, debiendo consultarse en este caso, como en la construcción de las vías provisorias, las precauciones posibles para una fácil circulación en las calles de acceso al puerto.

Sr. Figueroa (F. C.)—Pido la palabra.

Voy á votar en contra de este artículo agregado, porque creo que debe dejarse el proyecto dentro de los límites que le dió la Cámara de Diputados; pero antes, deseo saber del señor miembro informante, las razones que ha tenido para proponerlo.

Ya el año pasado se discutió esta estación, cuyo alcance yo no comprendo, porque recién he leído esta modificación.

Sr. Doncel—Pido la palabra.

Este artículo faculta simplemente al Poder Ejecutivo para autorizar al concesionario de este ferrocarril á construir, con carácter provisorio, una estación de pasageros en los terrenos fijados por la ley para lo construcción de la estación central definitiva, y respondiendo principalmente á los intereses del público que haga uso de esta línea, al que le conviene tener un punto próximo al centro comercial de la Capital para ello.

Sr. Figueroa (F. C.)—Voy á votar en contra de este artículo porque creo que esa estación central de pasajeros debe hacerla el Poder Ejecutivo, prévios los estudios y proyectos correspondientes....

Sr. Doncel—No se opone el proyecto.

Sr. Figueroa (F. C.)—Es una autorización al Poder Ejecutivo para que conceda una estación:yo no doy mi voto á esto. Me parece que son parches que se ponen en este proyecto, que pueden muy bien ser materia de dificultades para el mismo Poder Ejecutivo.

Declaro con toda franqueza que no he prestado atención á esto, porque había leído el proyecto primitivo en los diarios y no sabía nada de esta intercalación, no me gusta y que creo que es un inconveniente.

Sr. Doncel—Me permito llamar la atención del señor senador sobre otras cláusulas que hay en los artículos proyectados por la comisión, que en cualquier momento, el Poder Ejecutivo puede ordenar que se levanten los rieles puestos provisoriamente, y esta misma estación, sin que el concesionario tenga derecho á indemnización alguna.

Esto se ha establecido de tal manera que, cuando los poderes públicos resuelvan que se construya la estación central de ferrocarriles, desaparezcan todas las obras provisorias.

Sr. Figueroa (F. C.)—Es mejor no hablar aquí de ésto.

Así sucedió con la concesión á la empresa de las Catalinas: se dijo que era un permiso para prolongar el muelle; tras de ese permiso vinieron infinidad de decretos administrativos, y últimamente se dió autorizaeión para hacer depósitos fiscales, es decir, para que después de llenados los viejos depósitos fiscales del gobierno, estuviera éste obligado á mandar la carga á los depósitos de las Catalinas.

Esta ley debe ser bien clara, á fin de que más tarde no sea motivo de cuestión, y no debe concederse este permiso no obtante la facultad que se deja al Poder Ejecutivo para hacer levantar los rieles, cuando lo considere conveniente.

Me parece, que nosotros no debemos acordar más de lo que ha pedido el concesionario, que es lo que ha hecho la Cámara de Diputados.

No diré mas sobre esta agregación porque como he dicho, estoy improvisando.

Sr. Doncel—Yo concibo las dudas del señor senador, por las razones que ha manifestado, de que no se ha impuesto con anticipación de la orden del dia y por estar improvisando. Por eso le habia dado algunas explicaciones.

Sr. Figueroa (F. C.)—No quiero que en este proyecto se hable de la estación central de ferrocarriles, porque pienso que esta obra debe construirse por cuenta del gobierno.

En un proyecto de concesión de ferrocarril de circunvalación, se intercala la estación central.

Pienso que esto, en buena plata, es más que lo otro. Esto que parece accesorio, creo que es lo más grande; bajo la forma modesta de un proyecto de ferrocarril de circunvalación, se autoriza al empresario á hacer la estación central.

Sr. Doncel—Está en error.

Sr. Figueroa (F. C.)—Creo que no debemos agregar esto.

Se ha solicitado la construcción de un ferrocarril de circunvalación y se ingerta una estación central.

Sr. Doncel—Veo que á pesar de la explicación que he dado anteriormente, el señor senador insiste en su error, error que me lo explico por la razón que él mismo ha dado, de que no ha estudiado la orden del dia y que está improvisando.

El proyecto presentado por el general Mansilla, era de un ferrocarril de circuito, perfectamente concluido, por que proponía á la vez, que la construcción de la línea que se le autorizaba á construir, la ejecución de la estación central fuese por cuenta de esta empresa, ó por cuenta del gobierno, ofreciendo prestarle el dinero necesario. Pero como se ha resuelto que no se construya por ahora la estación central, queda este ferrocarril de circuito sin ser un circuito, con uno de los extremos en la parte sud y el otro en la parte norte.

En la Cámara de Diputados se ha creído que podía cerrarse el circuito, facultando á esta empresa para empalmar esta línea con las vias centrales del puerto.

La comisión del interior cree que no es un mal el cerrar el circuito, porque el simple tránsito de los pasajeros por las vias centrales del puerto, puede ser un inconveniente para el movimiento comercial del mismo.

Entonces, pues, ¿qué inconveniente hay para que se cierre el circuito, se extiendan rieles por los terrenos que una ley del Congreso ha fijado para vías de acceso á la futura estación central de ferrocarriles, y que provisoriamente se haga una instalación que sirva de estación de pasajeros, con esta circunstancia: que en cualquier época que se resuelva construir la estación central, ó en cualquier momento que esas vías y estación sean un obstáculo para el movimiento del comercio del puerto, puedan los poderes públicos mandar levantar los rieles, sin que el concesionario tenga derecho á indemnización alguna.

Sr. Figueroa (F. C.)—Para mí el inconveniente es este: que en un proyecto de ferrocarril de circunvalación, se le agrega por añadidura, la construcción de la estación central.

Sr. Doncel—Está equivocado; no es una estación central.

Díce el artículo:

«El Poder Ejecutivo podrá autorizar al concesionario para que construya en dichos terrenos del puerto una estación de pasajeros bajo las mismas condiciones establecidas en el artículo anterior, debiendo consultarse en este caso, como en la construcción de las vías provisorias, las precauciones posibles para una fácil circulación en las calles de acceso al puerto.»

Sr. Figueroa (F. C.)—Como se vé, se autoriza al concesionario para la construcción de la estación central, y como he manifestado anteriormente, esta obra es conveniente que se lleve á efecto, pero por cuenta exclusiva de la Nación.

Se dice que no hay ningún peligro en conceder esto, porque las vías provisorias que recorrerán los terrenos del puerto deberán ser levantadas cuando sean un inconveniente para la viabilidad, ó se haya resuelto la construcción de una estación central en dichos terrenos.

Repito: no quiero que demos más de lo que se pide.

Es necesario que alguna vez las grandes obras públicas se hagan por cuenta de la Nación para beneficio de ella misma, y no sancionemos una concesión que parece que no es nada, pero que es una gran cosa para el concesionario.

Ya he dicho neta y claramente lo que ha sucedido con la empresa de las Catalinas: ahí está el gobierno con un pleito por no haber hecho una concesión clara. Se pidió permiso para la prolongación del muelle—eso fué lo que dijo el miembro informante de la Comisión—y resultó después, por decretos posteriores del Poder Ejecutivo, que no era eso lo que se le acordó, y poco á poco se llegó hasta decir que la ley votada por el Congreso, mandaba que las mercaderías debían enviarse á los depósitos de esa compañía.

En vista de eso es que ahora no quiero que se acuerde nada con carácter provisorio.

Sr. Doncel—El señor senador está enturbiando el agua: es tan claro el asunto, como el agua pasada por el filtro Pasteur.

Si el señor senador encuentra obscuro el concepto, puede proponer que se aclare.

Sr. Figueroa (F. C.)—La mejor aclaración es votar en contra.

Sr. Yofre—Yo pido que conste mi voto en contra de este artículo. Parece que el concesionario no ha solicitado la concesión de esta estación, y, por consiguiente, no debe acordarse.

Sr. Doncel—La comisión se ha expedido así después de conferenciar con el concesionario.

Sr. Galvez—Debe hacerse una estación de pasajeros, porque en alguna parte se han de bajar.

Sr. Figueroa—Estos agregados y parches son difíciles de agregar.

Sr. Gálvez—Yo soy partidario de que la estación central la construya el gobierno de la Nación, y voy á votar por este artículo, porque creo, que él no confiere á un particular el derecho de hacer esa estación.

Lo que se autoriza es la construcción de una estación de pasajeros, que no puede ser central, porque no concluyen en ella todos los ferrocarriles.

Se ha agregado, además, en previsión de cualquier dificultad, que si esta misma estación de pasajeros llegase á ser un inconveniente para la construcción de la estación central, entonces se levantarían las vías. Por estas razones votaré por el artículo.

Sr. Figueroa (F. C.)—Yo no veo claro. Así lo dice el artículo «en dicho terreno».

Sr. Doncel—Pero viene hablando de los terrenos del puerto; es cuestión de gramática.

Sr. Yofre—Indudablemente, que dada la forma del artículo, no se deniega al Poder Ejecutivo la facultad de construir más tarde, la estación central, pero mientras esto sucede, todas las demás líneas que vienen á la Capital, serán tributarias de esta línea, porque en el hecho, esta estación constituye un monopolio en favor de la empresa, por la ubicación de la estación y la natura-

leza de las funciones que está llamada á desempeñar.
Por estas razones, y sin entrar en otras ampliaciones, votan en contra.
SR. GÁLVEZ—Pido la palabra.
Para preguntar al señor miembro informante, si todas las demás líneas que cruzan el territorio de la Capital, están obligadas á empalmar.
SR. YOFRE—No hay necesidad de eso.
SR. DONCEL—Permítame el señor senador que es á mí á quien me preguntan y no á él.
SR YOFRE—Pero como es una ironía.
SR. DONCEL—Permítame. No solamente no están obligadas las empresas á entrar por esa vía, sino que también tienen el derecho de entrar.
SR. FIGUEROA (F. C.)—Es claro, pagando.
Así suavecito vienen estas cosas.
SR. DONCEL—Pero si es una obra de conveniencia pública, y esas líneas reciben un servicio, es claro que lo han de pagar.
SR. FIGUEROA (F. C.)—Yo sostengo que esas obras debe hacerlas el gobierno.
SR. GUIÑAZÚ—Yo voy á votar en favor del artículo, después de las esplicaciones convincentes que ha dado el miembro informante No me esplico la concesión de una línea, si no se le concede una estación, para subir y bajar pasajeros.
Esto es un accesorio, pero de carácter indispensable, y para salvar los escrúpulos plausibles, de los señores senadores, se podría agregar, que esta es una simple estación de pasajeros.
SR. MENDOZA—Voy á hacer una pregunta á la comisión.
¿No aceptaría ella que se estableciese el costo que más ó menos puede tener esta estación; porque podría resultar que el señor senador por Catamarca tuviera razón: y que la empresa construyera una gran estación de dos ó tres millones de pesos, que después sea imposible levantar por los perjuicios que se le irrogarían.
Tiene el artículo ese peligro, y se podría salvar, estableciendo más ó menos el costo que debe tener.
SR. MACIÁ—O la extensión de terreno que puede ocupar.
SR. MENDOZA—Se podría hacer una estación de tres ó cuatro millones de pesos, en lugar de una de 30 á 40 mil pesos, que supongo puede costar, siendo de pasajeros, simplemente.
SR, MENDOZA—Pero puede ser de tres cuatro ó cinco millones también.
SR GÁLVEZ—Pasajeros dice.
SR MENDOZA—Y que á esa estación puedan tener acceso todos los demás ferrocarriles que llegan á la Capital.
SR GÁLVEZ—Todos los pasajeros.
SR. MENDOZA—¡Imagínese si puede hacerse una estación costosa!
En ese caso la intención que tiene la comisión de conceder una estación de pasajeros insignificante, llamémosle así, puede quedar completamente defraudada, y mañana puede verse obligado el Congreso á hacer una concesión de una estación que ya estaría construída.
SR. DONCEL—Yo entiendo, señor Presidente, que la ley es muy clara, que ella no tiene nada que quede reservado á las intenciones de la comisión. Está claramente expresado; creo que la garantía que persigue el señor senador por San Luis, está establecida en el mismo proyecto, cuando se dice que esta concesión es de carácter provisorio: que los rieles se han de poner provisoriamente en esos terrenos, y que han de ser levantados los rieles y la estación, no solo si se resuelve hacer la estación central, sino si fuera un inconveniente para la viabilidad pública.
SR. MENDOZA—¿El concesionario solicitó esto de la Cámara de Diputados?
SR. DONCEL—El contratista solicitó la autorización para contratar la estación central de ferrocarriles y propuso que el Poder Ejecutivo, si no le concedían este permiso, hiciera la estación de su cuenta, ofreciendo la empresa el dinero necesario, en préstamo.
De esa manera quedaba cerrado el circuito; pero dejado de lado el pensamiento de la construcción de la estación central, y, por consiguiente, de las vias de acceso á esa estación que debían servir para cerrar el circuito de este ferrocarril, quedaba el circuito sin cerrar, y entonces, en las conferencias que la comisión ha tenido con el empresario, se ha llegado á salvar este inconveniente con esta autorización de hacer líneas y estación provisorias.
El señor senador debe comprender que los dueños de los capitales, no van á invertir cuatro millones de pesos en virtud de una concesión que puede ser revocada al dia siguiente. Los capitalistas son muy positivistas y no invierten capitales sino con contratos que estén rodeados de todas las garantias; no lo van á hacer en una obra que se la pueden mandar levantar al dia siguiente.
Esa es la mejor garantía.
No podemos fijar el precio que puede costar una estación provisoria, porque esa es una cuestión técnica. Por otra parte, la comisión no se ha ocupado de ello, por que cree, como he dicho, que bastará la garantía de la revocabilidad.
SR. MENDOZA—Yo comprendo cuál es el espíritu de la comisión, al consignar la disposición que se discute; pero no se trata de eso por el momento.
Si bien nosotros conocemos ese espíritu, no conocemos el que guiará á los empresarios de vias que traten de poner en práctica la concesión que se les acuerda. ¿Harán ellos una estación tan insignificante, como cree el señor miembro informante?
Puede ser, pero puede no ser.
SR. DONCEL—Yo no le he dicho de qué tamaño va á ser la estación.
SR. MENDOZA—Va á ser insignificante, desde que cree que se puede levantar en 24, en 48 horas, ó en un mes.
SR. DONCEL—No creo eso.
SR. MENDOZA—El señor miembro informante decía que mal pueden invertir dos ó tres millones de pesos en una concesión que puede ser revocada cuando los poderes públicos lo conceptúen necesario.
Decía que estas son las intenciones de la comisión, pero que no conocemos cuáles son las intenciones de los empresarios.
Yo lo que puedo asegurar es que, dado nuestro modo de ser y los antecedentes de nuestras cosas, si se invierten dos ó tres millones de pesos en la construcción de una estación, como la concedida por el proyecto de la comisión, esa concesión no será revocada, será confirmada, aún me atrevo á decirlo, por el mismo Congreso; y, es eso lo que se trata de evitar, es decir, que esta concesión llegue á traducirse en el futuro en la estación central de ferrocarriles, cosa que el empresario no ha solicitado, ó si lo ha solicitado no viene en el proyecto sancionado por la Cámara de Diputados.
SR. DONCEL — Precisamente estamos modificando el proyecto de la Cámara de Diputados.
SR. MENDOZA—Esa dificultad vendría á quedar subsanada consignando en el mismo artículo, ó el precio, mas ó menos, de la estación, ó el área, como ha dicho el señor senador por Entre Rios, que esa estación ha de ocupar.
Reflexionando mejor, me quedo porque se fije la extensión que ha de ocupar la estación; me parece más fácil.
Por consiguiente, en el caso que este artículo no fuese aceptado por el Senado, en la forma que está, propondría que se estableciera en el mismo artículo, que la estación no podrá ocupar un área mayor de dos hectáreas.
SR. YOFRE—Menos, señor; no necesitan dos hectáreas; con una basta.
SR. MENDOZA—Yo no soy competente en estas cosas. Si es demasiado estaría dispuesto á aceptar una área menor.
SR. YOFRE—Pido la palabra.
Si hay alguna consecuencia deducida de los actos de los poderes públicos del país, siempre que se ha tratado de la construcción de una estación en los terrenos del puerto, es que esa estación debe ser hecha por el gobierno, no debe ser entregada á la combinación ó al acuerdo de los empresarios de todas las líneas ferreas que afluyen á la capital.
Porque esta obra es de tal naturaleza, q' si se entrega á una empresa particular ella vendrá á hacer tributarias á todas las líneas ferreas que actualmente entran en la capital, y á las líneas futuras; porque la ubicación de esta estación y el rol que está llamada á desenvolver en el tráfico del puerto, hace indispensable la entrada de todos los ferrocarriles á esa estación.
De este punto de vista es que debe juzgarse la cuestión y en realidad de verdad mirar las cosas que se presentan, tales como son.
Es cierto que el artículo habla de una estación provisoria de pasajeros; pero, contra todas las reglas y antecedentes legislativos en materia de obras públicas, no se determina ni el capital á invertirse en esta obra que se llama accesoria y que considero capital: la estación, ni tampoco la extensión de terreno sobre que debe construirse la obra.
Esto no tiene precedentes, y si los tiene son defectuosos, ilegales, que el Senado no debe aceptar.
La idea de este ferrocarril entraña dos pensamientos. La construcción de una línea férrea, ese ha sido el propósito del concesionario y ese ha sido el motivo determinante de la Cámara para concederla; porque se ha dicho que no ha tomado en cuenta la propuesta del señor Gartland porque tenía por base principal la construcción de una estación central.
Entónces, por una redacción de conclusiones dudosas, no debe llegarse á los extremos que se han querido evitar, y á las consecuencias que no se han querido aceptar.
Esta concesión, en los términos en que está acordada, por cuanto no determina el capital que debe invertir la empresa en la construcción de la estación de pasajeros, ni siquiera determina el área de terreno que debe ocupar, puede convertirse en la estación definitiva (que no se dice que sea central, pero que en realidad será central) puede convertirse repito en la estación definitiva del puerto.
Se dice que se prevée el caso autorizando al Poder Ejecutivo á levantar rieles y á destruir la estación; pero yo recuerdo que en esta materia, como en muchas otras, hay lo que se llama la supervivencia de los efectos; es decir, la perduración de consecuencias que vienen á hacer definitivas las concesiones que se han acordado.
Si suponemos, como decía el señor senador por Mendoza, que esta obra tuviese tal desarrollo que comprendiese cuatro ó seis hectáreas, que es lo que en los estudios hechos se ha considerado necesario para una estación central, ésta sería indudablemente, en el hecho la estación central.
Como yo, con la franqueza que me es característica, tratándose de estos asun-

tos, he votado por la concesión á nombre particular de un ferrocarril de circunvalación, y como tengo ideas radicales respecto de la construcción de una estación que, bajo cualquier denominación que tenga obligue, no por la ley, sinó por la fuerza de las cosas que vale más que la ley, á hacer tributarias á las líneas féıreas, de las tarifas que fije una empresa particular, para llegar á esta estación y servirse del puerto y del tráfico de sus líneas, me opongo al artículo tal cual está redactado. Y si este artículo pasase en esas condiciones, creo muy oportuna y muy aceptable la indicación del señor senador por Mendoza de que se fijase, por lo menos, la extensión de terreno que debiera usar esta empresa para la estación provisoria de pasajeros de que se trata.

Tenemos, que hace más de veinte años que existe en esta Capital, lo que se llama la «Estación 9 de Julio,» que es de pasajeros; y esta estación que fué concedida con el carácter de provisoria, no ocupa actualmente sino una hectárea de terreno escasamente.

Si el pensamiento genuino de la comisión es que se acuerde una estación de pasajeros por la necesidad de complementar los extremos de esta línea, debe por lo menos determinarse la proporción de la obra y fijarse de esa manera la extensión que debe ocupar la estación.

El señor miembro informante, sobre este punto, ha contestado de un modo que, á mi juicio, no es satisfactorio; porque á la pregunta de qué capital deberá emplear y qué extensión de terreno deberá ocupar esta empresa, ha contestado que poco importa saberlo, desde que hay una autorización por parte del Poder Ejecutivo para destruir los rieles y levantar la estacion.

Esa no es, en mi concepto, una contestación aceptable, porque si la comisión ha tenido el pensamiento de conceder una estación en las condiciones en que lo dice la letra del artículo, ha debido, por lo menos, informarse de los departamentos de obras públicas de la Nación, de la extensión de terreno necesario para esta concesión: los terrenos del puerto son valiosos ó al menos lo serán en el futuro, y no se puede conceder un área de terreno fiscal, con una extensión indeterminada que se fijará más tarde, por el contrato del gobierno con la empresa.

Por estas consideraciones, pienso que si el artículo en las condiciones en que está redactado pasase, sería muy justo y conveniente fijar una superficie limitada á las condiciones de esta estación modesta, diré así, que, según el pensamiento del señor miembro informante de la comisión importa el artículo que propone.

Esta ha sido la dificultad ,porque la Cámara de Diputados no ha aceptado la concesión en toda la amplitud que la proponía el empresario, y porque, temerosa de involucrar en una estación provisoria las consecuencias futuras que podría traer, á la estación central, se limitó á acordar la línea simplemente.

SR. MACIÁ—Pido la palabra.

La simple enunciación del artículo tal cual está redactado, seųor Presidente, me había inclinado en el primer momento á votar en contra de él, simplemente porque comprendía que esta estación, cualquiera que fuera su forma é importancia, era un obstáculo más, puesto á la construcción de la estación central que es una necesidad tan sentida.

Cualquiera que sea la importancia que se le acuerde, después de esta discusión yo creo que vá á ser, en la práctica un verdadero estorbo para la construcción de la estación, como hoy lo está siendo la estación 9 de Julio que hace el papel de estación central; no porque las leyes den ningún derecho á los propietarios de esas estaciones para oponerse, sino porque en la práctica es así. Un adoquín que está en medio de la calle salido de su sitio, no tiene permiso para estar allí, pero rompe los carros. Asi es la vida humana

La estación 9 de Julio que mal está sirviendo á los intereses de los ferrocarriles y el tránsito público, es un pretexto para que se demore la construcción de la gran estacion. Si esta estación nueva que se va á construir, viene á ayudar un poco ó á facilitar el trabajo que hoy está aglomerado en la estación 9 de Julio, va á ser otra demora más para la construcción de la estación, porque más facilidades haya para el tránsito, más se va á alejar, como he dicho, la construcción de la obra definitiva. Ninguna ley lo dice, sin embargo, es así en la práctica.

Pero, después de pensarlo, señor Presidente, y de oir la discusión, encuentro que efectivamente no es posible que un ferrocarril de circunvalación deje de tener una estación de pasajeros, precisamente en el punto donde es más necesaria, donde es mayor el tráfico y donde se debe suponer lógicamente que deben desembarcar y embarcarse mayor número de pasajeros, Creo que en el puerto la estación es indispensable, y me parece que podrían muy bien conciliarse las opiniones en esta cuestión, si en la ley tomásemos todas las garantías para que, esta estación no tenga más extensión de la necesaria, ni sirva para más objeto que el que la comisión proyecta y que la ley le debe asignar. Creo, por ejemplo que si este artículo dijera: «el Poder Ejecutivo podrá autorizar al concesionario para que ocupe en el puerto una hectárea de terreno con el objeto de construir una estación exclusivamente para los pasajeros de su línea......

SR. YOFRE—Sí, señor.

SR. MACIÁ—Y lo demás del artículo como está entonces no habría peligro de que esta estación, permitiendo que vengan pasajeros de otros ferrocarriles á desembarcar á la misma, facilite el tráfico y demore la construcción de la estación central, mejorando el servicio público; y, alejada la posibilidad de que tome una importancia demasiado grande, para que sea en la práctica un verdadero obstáculo su remoción, ya no ofrece ningún peligro y el ferrocarril queda servido como en realidad debe estarlo. No se puedo exigir que pasando la linea por todo el Puerto Madero, tenga solamente una estación en el muelle de las Catalinas y otra en el canal de la Boca, y que toda la distancia intermedia quede sin servicio ninguno.

Un ferrocarril, de la naturaleza de éste, necesita en esos puntos de mayor movimiento, mayor número de estaciones y mayores facilidades para el tránsito; por consiguiente, alguna estación debe tener en el puerto, tal vez en el centro mismo del puerto, donde sea el movimiento mayor, y creo que esta agregación llevaría el espíritu de los señores senadores que se oponen al artículo tal cual está, y la mente de la comisión, al mismo tiempo.

SR. DONCEL—¿Cuál es la agregación?

SR. MACIÁ—Es la siguiente:

«El Poder Ejecutivo podrá autorizar al concesionario para ocupar una hectárea de los terrenos del puerto, para construir una estación exclusivamente para los pasajeros de su línea (y lo demás del artículo como está), mientras no se construya la estación central

SR. DONCEL—Yo aceptaría.

Empiezo por declarar que no estoy conforme con las ideas emitidas por el señor senador por Córdoba, respecto á la concesión de una estación central; pero, como no es del caso discutir este punto ahora, tampoco voy á rebatirlo.

Yo creía que era inoficioso, que no tiene objeto establecer una limitación en la ley, respecto á los terrenos que podrían ser ocupados por esta estación provisoria, porque el mismo carácter de la concesión, limita la extensión de terreno.

Pero, ya que hay algunos señores senadores que creen que pueda haber algún peligro que, á mi juicio, es imaginario, yo acepto la modificación en esa forma, como una manera de conciliar esta diferencia: «El Poder Ejecutivo podrá autorizar al concesionario para que construya en dichos terrenos del puerto, en una extensión que no podrá exceder de tres hectáreas».

VARIOS SEÑORES SENADORES—Nó.

SR. DONCEL—Los señores senadores pueden ser muy competentes....

VARIOS SEÑORES SENADORES—Lo interrumpen.

SR. DONCEL—Yo soy el que está haciendo uso de la palabra, pido que no se me interrumpa.

Los señores senadores pueden ser muy competentes en esta materia técnica, yo no conozco nada; podrían fijarse los señores senadores que son cuatro vías que tienen que haber en la estación: vías auxiliares para movimiento de trenes para componer trenes. etc.

El señor senador por Entre Rios, propone una otra limitación: «que en una estación no podrán bajar ni subir sino pasajeros destinados, que hayan comprado boletos para viajar en los trenes que lleven la bandera de esa empresa.

«Pero ¿si pueden empalmar, según la ley de ferrocarriles, todos los ferrocarriles de la República, en cualquier línea que se construya? si tiene ese derecho ¿porqué quiere el señor senador modificar la ley de ferrocarriles,restringiendo el derecho que tienen los ferrocarriles del Pacífico y Oeste de Buenos Aires y del Rosario para empalmar en esta vía é ir á esa estación?

¿Que vamos á hacer?

Cuando el señor senador se convenza, por la argumentación que hago, creo entonces que no votará en contra.

SR. ANADÓN—Hago moción para pasar á cuarto intermedio; será la única manera para poder conciliar las opiniones.

SR. YOFRE— Antes que se vote esa moción, quiero contestar algunas observaciones del señor senador que deja la palabra.

El señor senador, miembro informante de la comisión, dice que es necesario tener presente que esta linea tiene tres ó cuatro ramales.

SR, DONCEL—Vias.

SR. YOFRE—Vias, perfectamente; acepto el recuerdo del señor senador.

Pero, de ahí no puede deducirse que podrá acordarse una cesión de terreno para la estación, hasta la extensión de tres hectáreas.

Yo sostengo que no es aceptable la indicación del señor senador por las razones que voy á dar.

Esta línea no tiene otro tráfico que el de pasajeros; no tiene el tráfico de los grandes ferrocarriles, que son arterias de comunicación en toda la República, que hacen el transporte de todos los productos del país al puerto.

La estación actual, Paseo 9 de Julio, sirve el tráfico y la estación actual del Riachuelo, y las estaciones que tenemos como cabeceras de las líneas del Ferrocarril del Oeste, del Ferrocarril de Buenos Aires hasta Sunchales, del Ferrocarril Central Argentino, no tienen una estación de tres hectáreas.

Lo que demuestra que para una estación de pasajeros, de ninguna manera

puede aceptarse el concepto que sea posible la necesidad de ocupar tres hectáreas.

Se trata de una concesión de un ferrocarril de circunvalación, de cáracter urbano, para facilitar el trasporte de pasajeros y cosas dentro de los suburbios de la capital. Esa es la índole de la concesión, ese es su fin, ese es el fin que tiene en otras partes, como el metropolitano, de España.

Sr. Doncel—No es exacto.

Sr. Yofre—Si esto es así, no se puede suponer de ninguna manera que sean necesarias tres héctareas.

Debo recordar á la Cámara que en los antecedentes que he consultado, cuando se trató de la estación central, se ha calculado de tres á cuatro hectáreas el terreno necesario para el desenvolvimiento de esta gran estación de ferrocarriles para pasajeros, y ¿cómo puede decirse que es necesaria esa área para estación de pasajeros provisoria, de condición muy modesta?

Se observa que el señor senador por Entre Rios ha indicado que la concesión de la estación sea para el uso exclusivo de la empresa, y, al hacerse indicaciones sobre esto, se argumenta diciendo que de esta línea pueden servirse las otras, porque hay una ley que autoriza á empalmar.

Si las otras líneas férreas, usando del derecho que les acuerda la ley, empalmasen en esta de circunvalación, será entonces el tráfico de esta línea; no será el tráfico de aquellas otras que han empalmado: la habilitación sería dentro de los propósitos del señor senador por Entre Rios: la estación serviría para el tráfico de la línea de circunvalación.

Así es que esa observación está completamente desalojada, dado el antecedente que indico.

Nunca podría tener esa estación el carácter de una estación universal, por que las otras lineas quieran buenamente hacer uso de ella y empalmar, fundadas en la ley de ferrocarriles.

Por estas consideraciones, creo pues aceptable la indicación hecha por el señor senador por Entre Ríos, que su moción encuadra dentro de los propósitos al acordar una estación provisoria de pasajeros, para el servicio de la línea. Ella, en mi concepto, debe ser aceptada.

Sr. Domcel---Pido la palabra.

Me alegro, señor Presidente, que el señor senador por Entre Ríos tome parte en este debate, porque parece que está enteramente mejor preparado que la comisión, para apreciar ciertos detalles técnicos, cuando la comisión no está preparada y particularmente yo, como miembro informante.

Acepto la moción hecha por el señor senador por Santa Fe, de pasar á un cuarto intermedio, porque entiendo que, explicándonos en cuarto intermedio, el señor senador por Córdoba acaso llegará á convencerme de que la cantidad de terreno que yo he señalado como máximum para que ocupe la estación, es excesiva, y, entonces, no insistiré.

Sr. Anadón---Antes de pasar á cuarto intermedio, pediría al señor Presidente que integre la comisión de hacienda; tiene asuntos urgentes á su despacho y uno de sus miembros, el doctor Tagle, está ausente.

Sr. Presidente---Provisoriamente, durante la ausencia del señor senador Tagle, será reemplazado por el señor Yofre.

Invito á la cámara á pasar á cuarto intermedio.

—Asi se hace. Despues de algunos momentos vuelven á ocupar sus puestos los señores senadores.

Sr. Presidente---Continúa la sesión Se va á dar cuenta de un despacho de comisión.

La Comisión de hacienda se ha expedido en el proyecto de ley en revisión declarando que las 5.00.000 libras esterlinas en títulos Morgan, entregados al Gobierno de Entre Rios en virtud de una ley anterior, lo fueran en carácter definitivo y sin cargo.

Sr. Presidente---Continúa la discusión pendiente.

Sr. Doncel—Pido la palabra.

He entregado al señor secretario una modificación al artículo que estaba en discusión que pienso ha de allanar las dificultades que ofrecía ese artículo.

—Se lee:

Art. 6º El Poder Ejecutivo autorizará al concesionario para que construya en dichos terrenos del puerto, en una extencion que no exceda de dos hectáreas, una estación provisoria de pasajeros, bajo las mismas condiciones establecidas en el artículo anterior, debiendo consultarse en este caso, como en la construcción de las vias provisorias, las precauciones posibles, para una fácil circulación en las calles de acceso al puerto.

Sr. Mendoza—Quisiera saber si en estas dos hectáreas estan comprendidas las vías.

Sr. Doncel—La estación comprende edificio y vías.

Sr. Mendoza—¿No sería mejor consignarlo?

Sr. Doncel—No hay necesidad.

Sr. Maciá—Se entiende.

Sr. Figueroa (F, C.)—Pido la palabra.

Voy á votar por el artículo, una vez que se han hecho todas estas aclaraciones, no obstante que me parecía mejor que no se autorizara ninguna obra allí, ni aun con carácter provisorio, que pueda hacer competencia á la misma estación central, puesto que el artículo anteriormente sancionado no tiene aplicación, en cuanto al levantamiento de la estación, sino cuando ella se hiciera en el mismo local.

—Se vota el artículo y es aprobado con la modificación.

—Se dan por aprobados los artículos 7 (antes 5) hasta el 9 (antes 7º)

—Se lee el artículo 10 (antes 8).

Sr. Guiñazú---Pido la palabra.

Desearía esclarecer la palabra *semejante*, que entiendo que se ha de referir á otros ferrocarriles, también de circunvalación.

Sr. Mitre---Si, señor; como los hay en otras partes, en Londres, por ejemplo.

—Se aprueba el artículo, asi como los siguientes hasta el 20 (antes 18) inclusive.

—En discusión el artículo 21, antes 19.

Sr Figueroa (F. C.)—Deseo que se vote este artículo, pues si es rechazado he de proponer el de la Cámara de Diputados, que es más conveniente.

Sr. Doncel—Pido la palabra.

El artículo del proyecto de la Cámara de Diputados, á mi juicio, es inconveniente por una razón muy obvia: establece una pena única para distintas faltas al contrato; por ejemplo, si el concesionario no empieza las obras en el término fijado, queda caduca la concesión; si no concluye las obras dentro del término establecido, también queda caduca.

De manera que, vencido el término si faltan, por ejemplo, cien metros de vía ó alguna estación no está concluída, se le declara caduca la concesión.

Sr. Figueroa (F. C.)--Dice el proyecto que es para el caso fortuito ó de fuerza mayor. No hay ejemplo que se haya aplicado una multa en casos como esos.

Sr. Presidente--Si no se hace uso de la palabra, se va á votar si se aprueba el artículo en discusión.

—Se vota y resulta afirmativa.

Sr. secretario Ocampo---El artículo 22 se ha suprimido.

Sr. Figueroa (F. C.)---Pido que se lea.

—Se lee.

«Transcurridos noventa años, esta concesión pasará á ser propiedad del Estado»

Sr. Figueroa (F. C.)---Yo voy á pedir que se restablezca este artículo.

Es regla general que estas concesiones, después de un siglo, diré así, pasen á poder del Estado. Esto está establecido en todas las leyes anteriores, salvo una que otra excepción hecha últimamente, en esta época en que se ha legislado así, medio á escape, sin tomar estas medidas previsoras.

Pido, pues, que se vote el artículo, por que estoy en favor de él.

Sr. Doncel---Comprendo que el señor senador tenga la creencia de que esta cláusula es saludable en esta clase de concesiones, pero no puedo aceptar que para fundar su voto, invoque antecedentes que no existen.

No hay una sola concesión de ferrocarril que contenga esta cláusula; únicamente el de San Cristóbal á Tucumán, garantido por la Nación, porque la cláusula está basada en una operación aritmética que es esta: pagado el tanto por ciento que recibe íntegro esa línea, sobre el capital empleado durante tal número de años, queda totalmente pagado el capital y los intereses.

Entonces no se fija el término de noventa años, sino el de cincuenta y cinco que es el término calculado para que, recibiendo la garantía de la Nación saque el capital empleado.

Fuera del ferrocarril que he citado no hay otro que tenga esta cláusula.

Sr. Figueroa (F. C.)---El Central Argentino.

Sr. Doncel---Tiene garantia, pero no esa clásuula.

Sr. Guiñazú---Después de los 99 años, la Nación adquiere la propiedad del ferrocarril central Argentino.

Sr. Figueroa (F. C.)---Ya que estamos hipotecando el porvenir, abramos esta válvula de escape.

Propongo que se vote el artículo de la Cámara de Diputados, pero en vez de establecer 90 años se establezcan 99, que es el término fijado en las demás leyes de ferrocarriles.

—Apoyado.

Sr. Presidente---Se va á leer el artículo tal como queda.

—Se lee:

Transcurridos noventa y nueve años esta concesión pasará á ser propiedad del Estado.

Sr. Guiñazú---¿Desde cuándo?

Sr. Figueroa (F. C.)---Desde que termine la obra.

Sr. Anadón---Desde que se entregue la obra al servicio pública.

Sr Tello---También debe decirse sin indemnización.

Sr. Figueroa (F. C.)---Me parece conveniente agregar estas palabras *sin indemnización*, á fin de que quede bien claro.

Tenga la bondad el señor secretario de leer nuevamente el artículo.

Se lee:

«Transcurridos noventa y nueve años, desde que se entregue al servicio público, esta obra pasará á ser propiedad del estado, sin indemnización.»

Sr. Presidente---Si no se hace uso de la palabra, se vá á votar si se aprueba el artículo adicional que acaba de leerse.

Se vota y resulta afirmativa.

Sr. Secretario---El artículo siguiente es de forma.

Sr. Presidente---Propongo á la Cámara levantar la sesión pública y que nos

constituyamos en sesión secreta, para dar cuenta de un mensaje del Poder Ejecutivo.

—Así se hace.
—Eran las 5 y 25 p. m.

ANGEL MENCHACA.
Director de taquígrafos.

# AVISOS OFICIALES

## Ministerio del Interior

### Departamento de obras públicas

INSPECCIÓN GENERAL ADMINISTRATIVA

Por orden de la dirección general llámase á licitación pública por el término de 90 dias para la provisión, de piezas de repuesto para el tren de dragado de las obras del Riachuelo, de acuerdo con el pliego de condiciones y demas antecedentes que se encuentran á disposición de los interesados en la inspección general administrativa, Florida 8 los dias hábiles de 12 m. á 5 p. m.

Las propuestas se abrirán el dia 26 de enero de 1895, en presencia del escribano mayor de gobierno.—Buenos Aires, octubre 25 de 1894.—*Alberto G Dillón.* v 27 e.

LICITACIÓN

Por orden de la dirección, llámase á licitación pública por el término de 30 días, para las obras de reparación de la escuela normal de maestras de Tucumán, que se llevarán á cabo de acuerdo con los presupuestos, especificaciones y bases que se encuentran á la vista de los interesados en esta inspección, Florida 8, todos los días hábiles de 12 m. á 5 p. m

Las propuestas se abrirán en la inspección general administrativa el día 3 de diciembre próximo á las 3 p. m. en presencia del escribano mayor de gobierno.—Buenos Aires noviembre 2 de 1894.—*Alberto G. Dillón.* v.3 d

LICITACIÓN

«Transformación del edificio de la aduana de Mendoza en colegio nacional.

Los planos, bases y demás antecedentes pueden verse en la inspección administrativa, Florida 8, todos los días hábiles. Las propuestas se abrirán el día 27 de diciembre de 1894, á las 3 p. m.—Buenos Aires, noviembre 27 de 1894.—*Alberto G. Dillón.*

LICITACION.

Inspección Gral Administrativa—Por órden de la Dirección, llámase á licitación pública por el término de 30 dias para las obras de ensanche en la Universidad Nacional de Córdoba, que se llevarán á cabo de acuerdo con los planos, bases, presupuesto y demás antecedentes que se encuentran á la vista de los interesados en esta Inspección, Florida 8, todos los dias hábiles de 12 m. á 5 p. m.

Las propuestas se abrirán en la Inspeccion Administrativa, el dia 7 de diciembre próximo á las 3 p. m. en presencia del Escribano Mayor de Gobierno. Buenos Aires, Noviembre 6 de 1894.—*Alberto G. Dillón.*

v 7 d.

LICITACIÓN

*Reparaciones de la Escuela Normal mixta del Azul.*

El presupeesto y demas antecedentes pueden verse en la inspección administrativa, Florida 8, todos los dias hábiles. Las prospuestas se abriran el 15 de diciembre próximo á las 3 p,m.—Buenos Aires, noviembre 14 de 1894.—*Alberto G. Dillon.*

LICITACIÓN

*Enagenacion del ferrocarril Primer Entrerriano*

Las condiciones y bases, pueden verse en la inspección administrativa, Florida 8, todos los días hábiles.

Las propuestas se abrirán el día 10 de enero de 1895 á las 3 p. m.—Buenos Aires, noviembre 9 de 1894.—*Alberto G. Dillon.*

v 10 e

LICITACIÓN

*Reparaciones en la Escuela Normal de Dolores*

El presupuesto y especificaciones, pueden verse en la inspección administrativa Florida 8 todos los dias hábiles hasta el 29 de diciembre de 1894, dia en que se abrirán las propuestas á las 3 p. m.—Buenos Aires, noviembre 29 de 1894.—*Alberto G. Dillón.*

### Comisión de las obras de salubridad

LICITACIÓN

Se llama á licitación por el término de 30 días para la provisión de (5000 ts.) cinco mil toneladas de 1.000 kilos cada una de carbón Cardiff, de acuerdo con el pliego de condiciones que podrá consultarse en la Inspección General de Explotación, Rivadavia 1255, todos los días hábiles de 1 á 4 p. m. Las propuestas se presentarán cerradas en la secretaría de la comisión, formuladas en un sello de (ps. 5 m/n) cinco pesos moneda nacional, por la primera foja y las siguientes en sellos de (1 $ m|n) un peso moneda nacional, acompañando un certificado de depósito hecho en la Tesorería de la Comisión en dinero efectivo equivalente al 5 °|o del monto de la propuesta. Dichas propuestas se abrirán el día 4 de diciembre á las 3 p. m. —Buenos Aires, noviembre 5 de 1894.—*J Molina Civit*, secretario. n6v5d

### Departamento nacional de higiene

LICITACIÓN

Llámase á licitación por el término de treinta dias para suministrar carbón, aceite, estopa, etc., etc. para el vapor de sanidad Jenner, hospital y lazareto flotante, conforme al pliego de condiciones que está á disposición de los interesados en la secretaría de este departamento; las propuestas se abrirán el día 22 de diciembre á las 3 p. m.—noviembre 22 de 1894.—*El secretario.*

LICITACIÓN

Llámase á licitación por el término de 30 días, para la provisión de racionamiento al personal é inmigrantes del lazareto de Martín García, tripulación del hospital y lazareto flotante y vapor Jenner y para administrar el restaurant del lazareto de Martín García, con arreglo á los pliegos de condiciones que se encuentran á disposición de los interesados en la secretaría de este departamento.

Las propuestas se abrirán el día 22 de diciembre á las 3 p. m.—Buenos Aires, noviembre 22 de 1894.—*El secretario.*

### Policia de la capital

LICITACIÓN

Por el presente se llama á licitación para la manutención de los detenidos de este departamento y depósito de contraventores, durante el año próximo de 1895. La racion diaria para cada individuo, tanto en el almuerzo como en la comida, se compondrá de un puchero con 315 gramos de carne, 40 id de arroz, la verdura necesaria y un pan de 100 gramos, debiendo ser los artículos de primera calidad. El precio se establecerá por ración diaria, comprendiéndose por ésta el almuerzo y comida. El contratista entregará las raciones á la hora que se indique, en calderas apropiadas al objeto y de manera que ellas se conserven en buen estado. El alcaide y uno de los médicos de policía, serán los encargados de inspeccionar si los alimentos vienen en las condiciones estipuladas. No se tomarán en consideración las propuestas que no vengan firmadas por un fiador de reconocida responsabilidad, las que no se ajusten estrictamente á las condiciones expresadas y las que no acrediten haber depositado en el Banco de la Nación el 20 °/o del importe total de las propuestas, en efectivo ó en títulos nacionales, exceptuándose los de la lotería municipal. El pago se hará mensualmente, previa tramitación de la cuenta. Las propuestas se presentarán cerradas, en el papel sellado correspondiente, en el despacho del señor jefe de policia, el dia sábado 22 de diciembre próximo, á las 2 p. m., y se abrirán en presencia de los interesados y escribano de gobierno.—Buenos Aires, noviembre 20 de 1894—*Juan M. Oyuela*, comisario de órdenes.

## Ministerio de Hacienda

### Aduana de la Capital

LICITACION

Llámase á licitación por el término de 30 dias para la provisión de artículos navales, durante el primer semestre del año 1895 para las embarcaciones del resguardo.

El acto tendrá lugar el dia 6 de diciembre á las 4 p. m., con arreglo al pliego de condiciones que existe en secretaría.—*El secretario.* v 6 d.

LICITACION

Llámase á licitación por el término de 30 dias para la construcción de un casco de hierro para la lancha «San Luis», con arreglo al pliego y condiciones que se darán en secretaria. El acto tendrá lugar el día 6 de diciembre á las p. m.—*La secretaria.* v 6 e.

LICITACIÓN

Llámase á licitación por el término de treinta días á contar desde la fecha para la provisión de materiales y artículos de consumo, destinados para los talleres de la oficina de movimiento del Puerto de esta Capital, durante los seis primeros meses del año entrante con arreglo al pliego de condiciones que existe en esta secretaría.

Las propuestas deberán presentarse cerradas el 24 de Diciembre hasta las cuatro de la tarde y con todos los requisitos que prescribe la ley.—Buenos Aires, Noviembre 24 de 1894.—*La secretaria.*

### Contaduría general de la Nación

Noviembre 11 de 1894.

Por disposición del señor presidente de la contaduría general de la Nación, se llama á los señores Edelmiro Mayer y Guillermo Parfith, para que dentro del término de un mes comparezcan por sí ó por apoderado á responder á las observaciones á que ha dado lugar la planilla de cargos formulada contra dichos señores, referente á la construcción de

un dique flotante sistema Klark y Stanfield.—*J. Bellu*, secretario. v.d 12

**Ferrocarril Nacional Andino**

LICITACIÓN

Se llama á licitación por treinta dias, para la provisión de siete mil durmientes de quebracho colorado para la via de este F. C,

Las expecificaciones estarán á disposición de los interesados, todos los dias hábiles de 3 á 5 p. m. en la secretaría de la administración.

Las propuestas deberán ser presentadas con arreglo á la ley de contabilidad. y serán abiertas en secretaría el día 21 de diciembre próximo, á las 3 p. m. en presencia de los interesados que quieran concurrir al acto.---Rio 4° noviembre 16 de 1894.—*La Administración.*

LÍCITACIÓN

Se llama á licitación por el término de treinta días para la provisión de 3600 toneladas de carbón cardiff para el consumo de este ferrocarril.

Las propuestas se recibirán en la secretaría de la administración en Río 4°, hasta el día 14 de díciembre próximo á las 3 p. m., de acuerdo con las bases de licitación que estarán á disposición de los interesados en dicha oficina.—*La Administración.* v 15 d.

**Crédito público nacional**

SORTEOS DE AMORTIZACIÓN

Se hace saber á los interesados que en los sorteos practicados por la junta en el día de la fecha, han resultado amortizados los siguientes números:

*Ley de 30 de junio de 1884*

Guerreros de la Independencia y del Brasil

Serie A núms. 1o9, 133 26o, 2731o9, 486, 5o4, 553, 652, 721, 822, 1o74, 1o98, 1134, 12o3, 1265 y 1734.

Serie B, núms. 15, 128 y 329.

Serie C, núms. 33, 6o, 93, 129, 195 y 645.

*Atrasados*

Serie A, núms. 184, 199, 2o9, 247, 352, 357, 379, 4o5, 475, 488, 531, 549, 555, 568, 588, 628, 7o3, 765, 799, 8o6, 841, 872, 879, 889, 926, 1o63, 1131, 1132, 1135, 1184, 1185, 1226, 1281, 1344, 1413, 1453, 1536, 1537, 1544, 1589, 1591 y 1636.

Serie B, núms. 113, 121, 143, 184, 191, 2o3, 243, 276 y 325.

Serie C, 97 128, 179, 181, 19o, 233, 24o, 335, 373, 384, 422, 468, 475, 476, 477, 481. 487, 499, 559, 632, 635, 637 y 646.

*Ley de 5 de enero do 1894*

DEUDA INTERNA CONSOLIDADA

Series A, núms. 12, 43, 53, 97, 218, 28o, 289, 4o6, 451, 469, 8o3, 838, 871, 874, 916, 1o2o, 1126, 1238, 1242, 1259, 13o4, 14o2, 1488, 15o9, 158o, 16o8, 1728, 18o4, 1853, 1915, 1925, 1936, 2o18, 2o86, 2148, 2199, 2217 y 2347.

Serie B. núms. 135, 15o. 155, 273, 283, 3o2, 322 y 332.

Serie C núms. 63, 89, 118, 135, 136, 169, 172, 374, 529, 836, 863, 868, 876, 952, 1o9o, 1166, 1185, 12o7, 1242, 1244, 1269.

Serie D núms. 126, 157. 272, 397, 4o5, 457 y 465.

*Atrasados*

Serie A núms. 15, 48, 64, 72, 88, 89, 171, 212, 52o, 543, 644, 656, 7o7, 1111, 1135 y 1387.

Serie B núms. 1o6, 117, 12o y 271.

Serie C núms. 5o, 79, 493, 565 y 787.

Serie D núms. 124 y 175.

El pago de los títulos enumerados se efectuará conjuntamente con el servicio de renta de ambos empréstitos del 1° al 1o del entrante en la tesorería de esta oficina.—Buenos Aires, noviembre 29 de 1894.—*El secretario.*

## Ministerio de J. C. é I. Pública

**Consejo Nacional de educación**

AVISO DE LICITACIÓN

Llámase á licitación por el término de veinte días, á contar desde la fecha, para la ejecución de las reparaciones necesarias en las escuelas números 1, 2, y 3 del 1° distrito, las cuales se harán de acuerdo en todo con los planos y pliegos de condiciones formulados por el ingeniero señor Cárlos Zachusdorf, las que estarán á disposición de los interesados en la secretaría del consejo todos los días hábiles, de 12 á 4 p. m. El acto de la licitación tendrá lugar en la misma secretaría el día 11 de diciembre próximo, á las 2 de la tarde, no tomándose en consideración sino las propuestas que estén en debida forma y con el depósito que marca la ley —Buenos Aires, noviembre 21 de 1894.—*El Secretario.*

**Provision de la Penitenciaria y Casa Correccional de varones y mujeres**

LICÍTACIÓN

Se llama por el término de treinta dias á contar desde la fecha de la presente publicación á los que deseen licitar la provición de las cárceles para el año próximo de 1895.

Las planillas de artículos están numeradas del 1 al 7, y comprenden los siguientes ramos: núm. 1 Racionamiento de carne y legumbres; núm. 2 harina; núm. 3 comestibles; núm. 4 combustible; núm. 5 tienda y ropería; núm. 6 papelería é imprenta; núm. 7 diversos artículos.—La planilla así como las condiciones y formalidadas con que se llevará á efecto la licitación, les serán suministrados á los que lo soliciten en la calle de Suipacha núm. 147, todos los dias de 1 á 2 p.m.—Buenos Aires 14 de noviembre de 1894.—ARTURO GRAMAJO. *Luis M. Palma.*

LICITACIÓN

Llámase á licitación para la confección de 150 libros de actas de nacimientos y 150 de defunciones con destino á las oficinas del Registro Civil de los territorios nacionales

Los interesados podrán ocurrir á la Subsecretaría de Justicia y Culto por las instrucciones necesarias para efectuar ese trabajo.

Las propuestas se abrirán el dia 3 de diciembre á las 3 p. m. en la misma Subsecretaría.

**Comisión de cárceles y casas de Corrección de la Capital**

LICITACIÓN

No habiendo concurrido ningún proponente á la licitación para la provisión de gas á la Penitenciaría Nacional y casa Correccional de Mujeres, por un período de cinco años, se llama por segunda vez y por el término de treinta días á contar desde la fecha de la presente publicación, para dicha provisión.

Por datos, ocurrir á la calle de Suipacha número 147.—Buenos Aires, Noviembre 22 de 1894.—*Arturo Gramajo*, presidente—*Luis M. Palma*, secretario.

## Ministerio de Guerra y Marina

**Prefectura marítima**

Por el presente se cita, llama y emplaza por el término de treinta días á los que se consideren con derecho á varias toneladas de carbon que se cayeron al agua en el Puerto del Riachuelo al ser trasbordadas de un paquete inglés á varios pontones hece próximamente cuatro meses, previniéndose que si no se presenta nadie á reclamarlo, se procederá con arreglo á los reglamentos vigentes.—Buenos Aires, octubre 31 de 1894.—P A.—*J. Goyena*, oficial mayor.

BARCO ESTRAVIADO

Por el presente se cita, llama y emplaza por el término de treinta días á los que se consideren con derecho á la Balandra nacional Fé Repúblicana que se encuentra á cargo de la receptoría de rentas nacionales del Baradero por haberlo pedido el marinero que la cuidaba á causa de encontrarse ausente su patron Félix Vareza, previniéndose que vencido dicho término y no habiéndose presentado nadie á reclamarla se procederá con arreglo á las disposiciones vigentes.

Buenos Aires, octubre 31 de 1894.—*J. Govena*, oficial mayor.

**Comisaría General de Marina**

Se avisa á los aspirantes ó alumnos de la academia de administración de marina, que los exámenes de ingreso tendrán lugar el día 15 del corriente en el local de la academia, San Martín núm. 722.

LICITACIÓN

El dia 29 de diciembre próximo tendrá lugar en el Estado Mayor General la licitación pública para la provisión de víveres á los buques y reparticiones de la armada á efectuar en el año venidero.

Los pliegos de condiciones se hallan á la disposición de los interesados en la contaduria de esta repartición, Paseo de Julio 564.

Otro—En el mismo dia y con las mismas formalidades tendrá lugar la licitación para la provisión de víveres y alumbrado con destino á la Prefectura Marítima y dependencias.—Buenos Aires, noviembre 29 de 1894.—*El comisario general.*

PREFECTURA MARÍTIMA

Por el presente se cita, llama y emplaza por el término de treinta días á los que se consideren con derecho á la balandra «Nereo» que se encuentra al cuidado de la receptoría de rentas nacionales del Baradero, previniéndoles que vencido dicho término y no habiéndose presentado nadie á reclamarla, se procederá con arreglo á los reglamentos vigeutes.—Bnenos Aires, noviembre 30 de 1894.—*J. Goyena.*

PREFECTURA MARÍTIMA

Por el presente se cita, llama y emplaza por el término de trinta días á los que se consideren con derecho á un ancla de tres toneladas de peso, más ó menos y un grillete de cadena de catorce líneas de espesor que ha sido encontrado en el puerto del Rosario, previniéndose que vencido dicho término y no habiéndose presentado nadie á reclamarlos se procederá con arreglo á los reglamentos vigentes.—Buenos Aires, noviembre 20 de 1894.—*J. Goyena*, oficial mayor.

## Departamento de minas y geología

Rawson, Chubut, 15 de junio de 1894.—Señor Director General del Departamento Nacional de Minas y Geología.—James Harris, soltero, mayor de edad, domicillado en Chubut, ante V. se presenta y respetuosamente expone: Que deseando verificar la existencia de aluviones auríferos y minerales en general, en este territorio nacional de Chubut, solicita se le conceda el derecho de cateo, del terreno cuya ubicacion precisa

es la siguiente: al Oeste de las pertenencias mineras solicitadas por varios sobre el Río Corintos más ó ménos según el croquis que adjunto.

El terreno es inculto y no cercado y pertenece al Estado.— Es justicia.—*James Harris.*

Presentado hoy diez y seis de julio de mil ochocientos noventa y cuatro, siendo las tres pasado meridiano, bajo sobre cerrado que con la constancia respectiva he devuelto al Departamento de Minas.—Conste.—Sobre, raspado seis vale. —*Resta.*

Julio 23 de 1894.—En esta fecha entró en el Departamento.—*B. P. Peró*, secretario.

Julio 26 de 1894.—Regístrese, publíquese en EL BOLETIN OFICIAL de la Capital conforme al artículo 25 del Código de minería. Fíjese cartel aviso en las puertas del Departamento y notifíquese al interesado.—*H. D. Hoskold*, director general.

v2d.

PERTENENCIA

Buenos Aires, noviembre 7 de 1894— Señor Director del Departamento de Minas y Geologia.—Benjamino Alziator y Cª., respetuosamente se presentan y exponen: Que hemos descubierto una mina de sal en la Punta Mata Luiares, Golfo San Jorge, punta que se encuentra en la latitud sud 45° 24' y longitud 66° 58' de Greenwich en territorio nacional del Chubut, al norte de la punta Mata Linares existe una pequeña bahía sin nombre, y de este punto partiendo hacia el Oeste, rumbo mas ó menos y dentro de los 8 ó 10 kilómetros, existe la mina, que venimos á denunciar, y solicitamos del Departamento se nos acuerde la mayor extensión que la ley acuerda á las compañías para la esplotación de esta sustancia, para lo cual contamos con los recursos y elementos necesarios para la esplotación en debida forma. Oportunamente presentaremos los planos de la salina y la correspondiente muestra de la sustancia. El terreno es de propiedad del estado, sin labrar y sin cercado.—Es justicia. — *Alziator Benjamino y Cª.*

Presentado hoy ocho de noviembre de mil ochocientos noventa y cuatro á las once a.m. Conste.—*Resta.*

Noviembre 12 de 1894.—Notifíquese al interesado para que presente la muestra de la sustancia de su referencia.—*Hoskold.*

Noviembre 15 de 1894—En esta fecha me notifiqué—*Alziator, Benjamino y Cª.*

Buenos Aires, noviembre 16 de 1894.— Señor Director del Departamento de Minas y Geología.—Benjamino Alziator y Cª., En la denuncia del descubrimiento de la mina de sal nitro en la Punta Mata Linares á 8 ó 10 kilómetros al Este de la pequeña Bahia al Norte, respetuosamente se presenta y expone: Que hemos sido notificados de la resolución de ese departamento en la primera presentación en que manda presentar la muestra de la sustancia de la mina, y acatando esa resolución me permito hacer presente al señor Director, que no siendo posible hacer en el acto la presentación de la muestra por que la poca cantidad que se trajo, una parte fué enviada á Europa y otra invertida en el análisis particular que se hizo, todo con el objeto de averiguar la importancia comercial de la sustancia encontrada y para procurar otra muestra en el mismo terreno, es necesario hacer un viaje especial de cerca de 600 millas hasta el golfo San Jorge, que demandarían gastos de bastante importancia, vengo á solicitar del señor Director se sirva ordenar se hagan las publicaciones que dispone la ley, y una vez ejecutadas y nombrado el ingeniero que debe hacer la ubicación, conjuntamente con los planos, se presentará la muestra de la sustancia para que sean adjudicadas las pertenencias solicitadas.—Es justicia. — *Alziator Benjamino y Cª.*

Noviembre 17 de 1894—En esta fecha entró al Departamento.—*B. P. Peró*, secretario.

Noviembre 20 de 1894—Regístrese y publíquese en el BOLETIN OFICIAL, conforme al artículo 119 del Código de Minería. Fíjese cartel aviso en las puertas del Depatamento y notifíquese al interesado.—*H. D. Hoskold.* 22 29 v7 d.

MENSURA

El agrimensor que suscribe, habiendo sido comisionado por el Superior Gobierno Nacional para medir el campo donado á don Luis Piedra Buena en Santa Cruz, comunica á los linderos ó interesados que el día 5 de diciembre del corriente año, se dará principio á la mensura, arrancando ésta de la isla Pavón.—*Eliseo Zapata.*

v 1º d.

Chos Malal—Abril 3 de 1894.—Señor director del departamento de minas y geología, Buenos Aires—**José Félix Carrasco y Roberto Castro**, por sí, y por sus compañeros Apolinario Carrasco, Medardo Delfín Jaque, Ezequiel Cerda, Victorio Carrasco, Leopoldo Castro y Erasmo Carrasco, los seis primeros casados, los dos últimos solteros de profesión mineros y con residencia en esta capital, al señor director nos presentamos exponiendo:

Que teniendo indicios de la existencia de lavaderos auríferos, en el arrollo Milli Michicó que dista unas doce leguas mas ó menos al noroeste de esta capital, pedimos se nos conceda permiso de cateo á objeto de comprobar dicha existencia, sujetándonos en todo al código de minería.

En tal concepto y siendo el terreno concesión de los señores Roberto y Cª, no existiendo cultivo, labradío ni cercado, solicitamos la mayor extensión que la ley acuerda, teniendo por base céntrica del perímetro las primeras manzanas que quedan al norte de la Casa de Piedra ó sea arroyo Pailaleche y situados á la orrilla del arroyo de la referencia.

Saludamos al señor director con toda consideración y estima.—*José Félix Carrasco, R. Castro.*

Presentado hoy veintiocho de mayo, año del sello siendo las 2. p. m.—Conste —*Resta.*

Mayo 29 de 1894—En esta fecha entró en el departamento—*B. P. Pero*, secretario.

Mayo 29 de 1894—Regístrese y publíquese en el BOLETÍN OFICIAL de esta capital, conforme al artículo 119 del código de minería.—Fíjese cartel aviso en las puertas del departamento y notifíquese al interesado.—*H. D. Hoskold.*

v9d.

OTRO

Señor director del departamento nacional de minas y geología, **José Félix Carrasco**, mayor de edad, casado, domiciliado en el territorio nacional del Neuquén, accidentalmente en esta capital en la calle San Martin número 345, de profesión minero, á vd. respectuosamente digo:

Que en compañía de los señores Medardo Jaqui, Roberto Castro, Apolinario Carrasco, Ezequiel Cerda, Leopoldo Castro y Erasmo Carrasco, los primeros casados, los dos últimos solteros y todos mayores de edad, domiciliados en el territorio del Neuquén, he descubierto varios filones de plata y cobre que corren en dirección de sur á norte, situados en los parajes que indicaré, en el territorio nacional mencionado, y, en calidad de descubridor, solicito del departamento se me concedan las pertenencias á que tengo derecho según la ley de la materia, en conformidad á lo prescripto en los artículos 133 y 138 del código de minería.

La ubicación de estos filones es como sigue:

Filón de plata, situado en la sierra del viento y en el rincón del Manzano, en el 2º departamento del territorio, 1er distrito, sección 33.

Su rumbo es al parecer de sur á norte y deslinda al noroeste con la sierra de Pulmagüida y el cerro de los Yesos, al sur con el arroyo Malo y al oeste con la sierra del viento.

Filón de plata, situado á doscientos metros más ó menos al oeste del anterior y con el mismo rumbo é iguales deslindes.

Filón de cobre, situado en la sierra de Caicallén, con rumbo de sur á norte y deslindando al norte con el río Neuquén, al sur con la quebrada Los Guanacos, al este con la sierra de las Figuras y al oeste con la parte cónica de la misma.

Filón de cobre, situado en la sierra de Butalán, con rumbo de sur á norte y deslindando al norte con la sierra Loma Avanzada, al sur con el arroyo Butalón, al oeste con el mismo arroyo y la sierra Camino Calcáreo y al oeste con el puerto de Chandía.

A la primera de estas minas doy el nombre de «Carmen»; á la segunda «Aurora»; á la tercera «Santa Ana» y á la cuarta «La Primavera».

Para poder determinar con toda precisión las pertenencias que por la ley me correspondan sobre cada uno de estos filones, acompañaré en oportunidad un croquis de los lugares en que se encuentran situados.

Con el mismo objeto y de acuerdo con lo establecido en la ley de la materia, presentaré en el departamento las muestras de los minerales que corresponden á los filones de que he sido descubridor.

Los terrenos en que se encuentran los filones mencionados no están poblados cultivados, ni cercados, siendo todos ellos de propiedad fiscal.

Para que me represente en el diligenciamiento de la presente solicitud, hasta la concesión de las pertenencias que solicito, designo al doctor don Mariano Sarratea Pinto, domiciliado en la calle San Martin 345.—*José Felix Carrasco.*

Presentado hoy veinticuatro de noviembre de mil ochocientos noventa y cuatro, siendo la una y veinte pasado meridiano.—Conste.—*Resta.*

Noviembre 26 de 1894—En esta fecha entró al departamento.—*B. P. Pero*, secretario.

Buenos Aires, noviembre 28 de 1894. Regístrese y publíquese en el BOLETÍN OFICIAL conforme al artículo 119 del código de minería.—Fíjese cartel-aviso en las puertas del departamento y notifíquese al interesado.—*H. D. Hoskold.*

29 6 y 14 d.

MENSURAS

OTRO

Buenos Aires, noviembre 27 de 1894.— Señor Director del Departamento Nacional de Minas y Geología.—Carlos Galigniana Segura, domiciliado en Cuyo 532, por sí y en representación de don Clariso Vivauco, á V. digo:—Que habiéndome acordado ese Departamento la pertenencia «La Justicia», de lavade-

ros auriferos en el territorio del Neuquén sección XXXIII, paraje denominado Malal Caballo, ubicada sobre el arroyo del «Torreón» formando un rectángulo de 200 metros de ancho por 1500 metros de largo, dividido lonjitudinalmente por dicho arroyo y distante 200 metros de su desembocadura al rio Neuquén; y habiendo llegado la oportunidad de proceder á la mensura prescripta por el código de minería, vengo á pedir al señor director se sirva impartir las órdenes del caso.—Es justicia, etc.—*C. Galigniana Segura.*

Noviembre 28 de 1894.—Como lo piden: Publíquese según el artículo 231 del código de minería.—Fígese cartel aviso en las puertas del departamento y notifíquese al interesado.—*H. D. Hoskold.*

OTRO

Buenos Aires, noviembre 27 de 1894. Sr. Director del Departamento Nacional de Minas y Geología—Carlos Galigniana Segura, domiciliado en Cuyo 532, en representación de los señores Claudio Vivanco y Pascual Cerda á V. digo:—Que habiéndome acordado ese Departamento la pertenencia «La Victoria« de lavaderos auríferos, en el Territorio del Neuquén, Sección *XXXIII*, parage denominado «Malal-Caballo», ubicada sobre el arroyo «Cajón de los Caballos», formando un rectángulo de 330 metros de ancho por 909.09 metros de largo, dividido longitudinalmente por dicho arroyo y distante 200 metros de su desembocadura al Rio Neuquén; y habiendo llegado la oportunidad de proceder á la mensura prescripta por el Código de Minería, vengo á pedir al señor Director se sirva impartir las órdenes del caso. Es justicia, etc.—*C. Galigniana Segura.*

Noviembre 23 de 1894.—Como lo piden: Publíquese según el artículo 231 del Código de Minería. Fíjese cartel aviso en las puertas del Departamento y notifíquese al interesado.—*H. D. Hoskold.*

OTRO

Buenos Aires, noviembre 27 de 1894.—Señor Director del Departamento Nacional de Minas y Geología.—Carlos Galigniana, Segura, domiciliado en Cuyo 532, en representación de los señores Benjamín Caro y Dionisio Vivanco, á Vd. digo:—Que habiendo acordado este departamento la pertenencia «El Porvenir» de lavaderos auríferos en el territorio de Neuquén, Sección XXXIII, parage denominado «Malal Caballo,» ubicada sobre el arroyo de «Los Maitenes» formando un rectángulo de 300 metros de ancho por 909.09 metros de largo, dividido longitudinalmente por dicho arroyo y distante 10 metros de su desembocadura al Rio Neuquén; y habiendo llegado la oportunidad de proceder á la mensura prescrita por el Código de Minería vengo á pedir al señor Director se sirva impartir las órdenes del caso. Es justicia.—*Galigniana Segura.*

Noviembre 28 de 1894.—Como lo piden: Publíquese según el artículo 231 del Código de Minería. Fíjese cartel aviso en las puertas del Departamento y notifíquese al interesado. *h.—D. Hoskold,*

OTRO

Buenos Aires. noviembre 27 de 1894.—Señor Director del Departamento de Minas y Geologia.—Carlos Galigniana Segura, domiciliado en Cuyo 532 en representación de los señores Nicolás Gutiérrez y José María Cerda, á V. digo:—Que habiéndome acordado ese Departamento la pertenencia «El Carmen», de lavaderos auríferos en el territorio del Neuquén, seccion XXXIII, paraje denominado «Malal Caballo», situado sobre el arroyo del «Manzano» á continuacion de la pertenencia «La Merced», de los señores Sandoval y Urrutia y constante de la misma extension, é igualmente ubícada; y habiendo llegado la oportunidad de proceder á la mensura prescripta por el Código de Minería, vengo á pedir al señor director se sirva impartir las órdenes del caso.—Es justicia, etc.—*C. Galigniana Segura.*

Noviembre 28 de 1894.—Como lo piden: Publíquese según el artículo 231 del código de minería.—Fíjese cartel aviso en las puertas del departamento y notifíquese al interesado—*H. D. Hoskold.*

OTRO

Buenos Aires, noviembre 27 de 1894.—Señor Director del Departamento Nacional de Minas y Geología.— Carlos Galigniana Segura, domiciliado en Cuyo 532, en representación de los señores Alejandro Vivanco y José del Rosario Albarzúa á V. digo.: Que habiéndome acordado ese Dehartamento la pertenencia «La Florida», de lavaderos auríferos, en el territorio del Neuquén, Sección XXXIII, paraje denominado «Malal Caballo» situada sobre el arroyo Cajón de los Caballos, á continuación de la pertenencia La Vietoria de los señorea C. Vivanco y P. Cerdá, y constante de la misma extensión é igualmente ubicada y habiendo llegado la oportunidad de proceder á la mensura prescripta por el Código de Minería, vengo á pedir al señor Director se sirva impartir las órdenes del caso.—Es justicia.—*C. Galigniana Segura.*

Noviembre 27 de 1894—Como lo piden: publíquese según el art. 231 del Código de Minería. Fíjese cartel-aviso en las puertas del Departemento y notifíquese á los interesados.—*A. H. Hoskold.*

OTRO

Buenos Aires, noviembre 17 de 1894.—Señor Director del Departamento Nacional de Minas y Geología.—Carlos Galigniana Segura, domiciliado en Cuyo 532, en representación de los señores Guillermo Sandoval y Crisanto Urrutia, á Vd. digo: Que habiendo acordado ese Departamento la pertenencia «La Merced» de lavaderos auríferos en el territorios del Neuquén, Sección XXXIII, parage denominado Madal Caballo, ubicado sobre el arroyo del Manzano, formando un rectángulo de 330 metros de largo, divididos longitudinalmente por dicho arroyo y distante 200 metros de su desembocadura al Rio Neuquén y habiendo llegado la oportunidad de proceder á la mensura prescrita por el Código de Minería vengo á pedir al señor Director se sirva impartar las órdenes del caso. Es justicia.—*C. Galigniana Segura.*

Noviembre 28 de 1894.—Como lo piden: publíquese según el artículo 234 del Código de Minería. Fíjese cartel aviso en las puertas del Departamento y notifíquese á los interesados.—*H. D. Hoskold.*

OTRO

Buenos Aires, noviembre 27 de 1894.—Sr. Director del Departamento Nacional de Minas y Geología:—Carlos Galigniana Segura, domiciliado en Cuyo 532, en representación de los señores Juan Antonio Quesada y Cayetano Vivanco á V. digo: Que habiéndome acordado ese Departamento la pertenencia «La Legal» de lavaderos auríferos en el Territorio del Neuquén, Sección *XXXIII*, paraje denominado «Malal-Caballo», situado sobre el arroyo de Torreón, á continuación de la pertenencia «La Justicia» del señor Clariso Vivanco y el que suscribe y ubicada como sigue: 330 metros de ancho por 909.09 metros de largo, dividido longitudinalmente por dicho arroyo, y habiendo llegado la oportunidad de proceder á la mensura prescripta por el Código de Minería vengo á pedir al señor Director se sirva impartir las órdenes del caso. Es justicia, etc.—*C. Galigniana Segura.*

Noviembre 28 de 1894.—Como lo piden: publíquese según el artículo 231 del Código de Minería. Fíjese cartel aviso en las puertas del departamento y notifíquese á los interesados.—*H. D. Hoskold.*

OTRO

Buenos Aires, noviembre 27 de 1894.—Señor Director del Departamento Nacional de Minas y Geologia.—Carlos Galigniana Segura, domiciliado en Cuyo 532, en representación de los señores Segundo Cerda y Juan Manuel Muñoz. á V. digo:—Que habiéndome acordado ese Departamento la pertenencia «Bella Vista» de lavaderos auríferos en el Neuquén seccion XXXIII, paraje denominado Malal Caballo, situado sobre el arroyo de los Maitenes, á continuacion de la pertenencia «El Porvenir» de los señores Caro y D. Vivanco y constante de la misma extension é igualmente ubicada, y habiendo llegado la oportunidad de proceder á la mensura prescripta por el Código de Mineria, vengo á pedir al señor director se sirva impartir las órdenes del caso.—Es justicia.—*C. Galigniana Segura.*

Noviembre 28 de 1894.—Como lo piden: Publíquese según el artículo 281 del Código de Minería.—Fíjese carteles en lás puertas del departamento y notifíquese á los interesados.—*h. D. Hoskold.*

---

EDIGTO

Por disposición del señor juez de paz de la sección 3ª don Miguel C. Victorica, se hace saber á don Mateo Francis covichs, por el término de tres días, á contar desde la publicación del presente, que habiéndose presentado ante este juzgado don Cándido S. Bollini entablándole demanda sobre cobro de alquileres de la casa calle Cerrito 440 y pidiendo se le haga saber por edictos, bajo apercibimiento de que si no comparece se le nombrará defensor, el señor juez proveyó lo que sigue: Buenos Aires, noviembre 26 de 1894. Señálase la audiencia del día tres del entrante á la una p. m. y cítese al demandado por edictos, debiendo hacerse las publicaciones en los diarios Boletín Oficial y *Tribuna*, por el término de tres días, bajo apercibimiento.—Victorica. Buenos Aires, noviembre 27 de 1894.—*Miguel C. Victorica.*